

# Economia e lavoro

## I Vescovi in campo contro i tagli occupazionali

Dopo che già si sono susseguiti numerosi e autorevoli interventi di alti prelati, contro i tagli occupazionali alla Fiat scendono in campo anche i vescovi delle città interessate. Il presule di Termoli (Campobasso), monsignor Antonio D'Ambrosio, che lunedì si è incontrato con una delegazione dei 41 impiegati dello stabilimento molisano posti in ciga, ha invitato i vescovi degli altri centri colpiti dai provvedimenti della casa automobilistica a manifestare la solidarietà della chiesa. I responsabili di dieci diocesi italiane, infatti, stanno elaborando un documento da inviare al Governo per sollecitare la ripresa e la positiva conclusione della trattativa tra azienda e sindacati. Monsignor D'Ambrosio ha inoltre assicurato che un sostegno all'iniziativa sarà richiesto anche al presidente della conferenza episcopale, cardinale Camillo Ruini.



L'uscita degli operai alla Fiat di Cassino

Foto: Alberto Pias

## La flessibilità e il lavoro

ARIS ACCORNERO

La crisi economica ha reso più pressante la richiesta imprenditoriale di una crescente flessibilità nell'uso della manodopera. In particolare, le aziende chiedono una maggiore mobilità esterna (quella detta «numerica»), per facilitare le uscite e le entrate del personale. Ma chiedono anche una maggiore mobilità interna (detta «funzionale»), per agevolare gli spostamenti da una mansione all'altra. In ambidue i casi è il «posto» occupato in quel momento che diventa meno stabile, meno sicuro. Ciò potrebbe dare ragione a quegli studiosi che negli anni 80 definivano una «ossessione» la richiesta di flessibilizzare la manodopera, e a quei sindacalisti che ci vedevano soltanto una spinta a deregolare il mercato del lavoro, e il rapporto di lavoro stesso.

Anche se è difficile credere che la ricetta della flessibilità possa curare i problemi dell'occupazione creando nuovi posti di lavoro, la ripresa produttiva renderà ancor più insistenti la domanda di flessibilità; del resto, lo si vede già adesso nelle aziende dove le esportazioni «tirano» e la produzione tiene. Gli imprenditori ridurranno al minimo le assunzioni a tempo indeterminato, ricorreranno ove possibile a rapporti di lavoro più diversificati e più elastici, e adegueranno con maggiore frequenza i sistemi degli orari e i nastri lavorativi - settimanali, mensili, annui - ai flussi della domanda, anche per ridurre al massimo i tempi di reazione ai segnali che vengono dal mercato e che si cerca di captare, e di utilizzare, quando anche siano deboli e sparsi.

La drammatica crisi dell'occupazione ha colto l'Italia in una fase di regolazione sociale assai delicata dei rapporti fra capitale e lavoro. Da un lato, la legge n. 223 aveva avviato nel 1991 una moderna riforma del mercato del lavoro; dall'altro, l'accordo del luglio 1992 e il «protocollo» del luglio 1993 hanno dato un assetto alla dinamica salariale, al sistema contrattuale e agli strumenti di rappresentanza dei lavoratori. Le insistenti richieste e le successive misure di ampliamento e di prolungamento degli «ammortizzatori sociali», a salvezza dei posti di lavoro, hanno quasi travolto la riforma del 1991, mentre l'insoddisfazione dei sindacati verso il governo Ciampi oscurano addirittura i risultati che essi stessi avevano conseguito, o apprezzato.

Gli imprenditori invocano una ulteriore flessibilità ma basata su prepensionamenti e cassa integrazione a tutto spiano, anziché su contratti di solidarietà e sul rimodellamento degli orari; i sindacati, nel chiedere ulteriori spese e ulteriori garanzie, paiono credere a volte che gli orari ridotti producano occupati, mentre accettano dal governo un sussidio di disoccupazione che - caso unico - cresce nel tempo. Così si rischia di costruire un mercato del lavoro a doppio regime: deregolato, e al tempo stesso protetto. Anziché alla «liberalizzazione» invocata dalla Confindustria, approderemo così a un dualismo perverso, che nessuno gestirà, tanto meno il ministero del Lavoro con le attuali strutture.

Il ministro Giugni fa bene a puntare sull'informatica per rendere più trasparente la domanda e l'offerta di lavoro, onde avvicinare l'incontro. Sarebbe ora. Però, dopo il pasticcio e i misteri di «Teleporto», che doveva modernizzare il ministero, l'informatica procede soltanto laddove i servizi per l'impiego sono in mano a funzionari volenterosi, cui piace raccogliere i dati con serietà ed elaborarli con il computer. Salvo le poche agenzie regionali che sanno gestire la mobilità, e le rare aziende impegnate a «piazzare» i dipendenti altrove con l'«outplacement», quel che si profila è una mobilità selvaggia semi-privatizzata.

Ciò preoccupa moltissimo perché, superata la crisi, la flessibilità andrà aumentando (specie se esterna), perfino su richiesta di taluni segmenti della manodopera. E del resto, pochi giovani faranno un solo lavoro nella loro vita, e quasi nessuno rimarrà tutta una vita nella stessa azienda. Bisogna saperlo.

# La Fiat: «Salveremo Mirafiori» Su Torino nuovi impegni. Trentin: «Servono fatti»

«Mirafiori e Rivalta rimangono nel cuore produttivo della Fiat», dice l'amministratore delegato Fiat Cantarella. Ma la possibilità di ripresa della trattativa sembra fare un passo avanti e due indietro. I sindacati avevano apprezzato le «aperture» di Romiti, ma ieri hanno chiosato negativamente le posizioni espresse dall'azienda nell'incontro con il sindaco di Torino. Trentin: «Non bastano disponibilità generiche, ci vogliono progetti realizzabili».

EMANUELA RISARI

ROMA. La Fiat insiste sull'esigenza di «creare le condizioni» per riprendere in tempi rapidi la trattativa con i sindacati ma, contemporaneamente, fa più d'un passo indietro rispetto alle dichiarazioni dell'amministratore delegato Cesare Romiti, che lunedì aveva espresso per la prima volta la disponibilità a «concordare» il piano industriale e a «cogliere» i possibili completamenti connessi alle iniziative individuali dal Governo. «I problemi sono rimasti gli stessi», ha infatti detto ieri il responsabile delle relazioni esterne Cesare Annibaldi, presente con l'amministratore delegato della Fiat Auto Paolo Cantarella e il responsabile del personale Maurizio Magnabosco ad un incontro con il sindaco di Torino Valentino Castellani e i capigruppo comunali. «Prima dell'interruzione delle trattative»

ve - ha aggiunto - erano state fatte una serie di ipotesi sulle quali si può riprendere a lavorare. Qui non sono in gioco aspetti marginali o problemi circoscritti, ma un piano industriale che ha in sé tutte le garanzie del successo». Cantarella, poi, ha rassicurato sull'impegno della Fiat a Torino: «Mirafiori e Rivalta rimangono «nel cuore» produttivo della Fiat. Fino al '96 investiremo nell'area torinese 12.400 miliardi dei 25.000 complessivi. Le misure appena decise, cioè la cassa integrazione a zero ore per impiegati ed operai, sono temporanei. I problemi strutturali definitivi riguardano piuttosto il polo milanese». E la delegazione Fiat ha quindi ribadito che Mirafiori non verrà smobilitata, ma costruirà un nuovo motore, mille pezzi al giorno, il nuovo cambio e la

nuova «Tipo B», prevista inizialmente a Cassino. Verranno mantenute anche le produzioni della Panda e di una «parte della Punto» che continuerà ad essere fabbricata anche quando entrerà in funzione Melfi. «Un cambiamento di clima e di toni - secondo il sindaco Castellani - Ci sono piccoli segnali che spero siano positivi per riaprire il dialogo». Troppo poco, invece, per il sindacato: «Il riferimento a Milano è il solito gioco del contrapporre luogo a luogo, città a città - dice Susanna Camusso, segretaria nazionale della Fiom -». Un gioco che finora non è riuscito e che spero continui a fallire. Per tornare a discutere bisogna andare oltre l'invocazione.

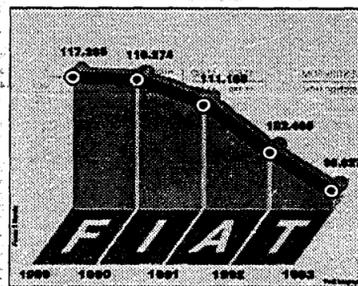
In questo senso l'unico timido segnale è venuto da Annibaldi, che ha detto: «L'azienda non ha nulla contro i contratti di solidarietà, purché non contrastino con i disegni strategici del gruppo, che sono disegni di sviluppo».

Ma a quali condizioni può riprendere la trattativa? «Il problema - ha dichiarato il segretario nazionale della Cisl Sergio D'Antoni - è capire se insieme alla disponibilità c'è anche un cambiamento nelle posizioni. Insomma: l'accordo si fa se le condizioni di merito sono adeguate». E il leader cislino ha annunciato che nel

l'incontro previsto per la serata con il ministro del lavoro Gino Giugni Cgil, Cisl, Uil avrebbero chiesto «al Governo la formulazione di un'ipotesi precisa, che indichi punti di quantità, stanziamenti, linee per un accordo di programma». «Il Governo finora ha balbettato - ha detto D'Antoni - e non riesce a mettere in piedi dei progetti».

L'incontro con Giugni non era strettamente collegato alla vicenda Fiat, ma un'«appendice» è stata inevitabile. I leader sindacali hanno insistito per un «accordo di programma» su auto elettrica e domanda pubblica per il trasporto locale, in grado di sbloccare la vertenza. E Bruno Trentin ha aggiunto: «Nessuno può dire se un'intesa possa essere raggiunta prima delle elezioni. Ci vogliono atti concreti, non bastano disponibilità generiche. Bisogna che si traducano in progetti realizzabili».

Intanto, mentre ieri mattina circa 350 operai dell'Alfa Romeo di Arese sono scesi in sciopero per un'ora e hanno occupato l'autostrada dei Laghi nei due sensi di marcia, la Federazione delle Rappresentanze di Base (Rdb) ha indetto per sabato prossimo una giornata di mobilitazione generale davanti alle sedi della Fiat nelle varie città italiane, tranne Milano, in cui la mobilitazione si svolgerà lunedì 31.



### Fiat: 5 anni di uscite

Fiat auto, meno 21.658 dipendenti (pari al 18,4%) dall'89 a oggi. I lavoratori e le lavoratrici passano dalle 117.285 unità del 1989 alle 95.627 di fine '93. Queste le principali tappe dell'«esodo». 19 dicembre '91, chiude l'Autobianchi di Desio: 2.500 «esuberanti», prepensionamenti e trasferimenti ad altri stabilimenti. 2 luglio '92, chiude la Lancia di Chivasso: 3.200 «esuberanti», con 1.900 trasferimenti e 1.300 lavoratori in mobilità. Gennaio '94: il piano industriale '94-'96 prevede circa 12.000 «esuberanti» tra operai e impiegati.

## MERCATI

BORSA		
MIB	1001	+ 1.21
MIBTEL	10.002	+ 0.51
COMIT 30	146,4	+ 1,26
IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ		
MINERARIE		+ 2,96
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ		
DIVERSE		- 0,90
TITOLO MIGLIORE		
MAGNETI W		+ 30,56
TITOLO PEGGIORE		
AUSCHEM		- 5,56

LIRA		
DOLLARO	1702,35	- 6,28
MARCO	971,00	- 4,51
YEN	15,302	0,08
STERLINA	2541,61	- 11,38
FRANCO SV.	286,37	- 1,10
FRANCO FR.	1155,70	- 1,19

FONDI INDICI VARIAZIONI %		
MONETARI		+ 0,07
OBBL. ITALIANI		+ 0,39
OBBL. ESTERI		+ 0,34
BILANCIATI ITALIANI		+ 0,40
BILANCIATI ESTERI		+ 0,10
AZIONARI ITALIANI		+ 0,30
AZIONARI ESTERI		- 0,92

BOT RENDIMENTI NETTI %		
3 MESI		6,50
6 MESI		7,35
1 ANNO		7,45

# E ora anche Cassino comincia a tremare

CASSINO. Da Torino a Cassino. La «paura Fiat» pare contagiosa, si estende rapidamente dal nord al sud del paese. Lo stabilimento Fiat di Cassino è da ieri chiuso: di nuovo cassa integrazione. Era stato chiuso già per altri sette giorni nel mese di gennaio e per due settimane a Natale, per una a novembre, per una ad ottobre. Ad agosto le ferie, prima ancora cig ordinaria. Lavoro a stinco e lavoratori piegati al mercato. Forse questa è la nuova precarietà del sud. A pensare che nei primi anni settanta per gli edili, i contadini, gli artigiani che venivano assunti dalla fabbrica del nord la Fiat era la sicurezza, la busta paga sicura che si contrapponeva alla incertezza della vita e del guadagno dei campi. In pochi anni il modo di essere di nuovo capovolto. Pure i dirigenti Fiat riferendosi a Cassino parlano di fabbrica «sicura».

Ma a Cassino non ci hanno mai creduto. E la paura è dilagata sia pure silenziosamente. Si tocca con mano nei negozi dove se sei operaio Fiat la prima cosa che il negoziante ti chiede è «come va in fabbrica»? Si sente nelle parole dei capi della Fiat,

una volta sicurissimi guardiani di una forza lavoro solo da controllare e che oggi non nascondono la sfiducia nelle direttive che vengono da Torino. Si sente soprattutto negli operai che fino a qualche tempo fa godevano di qualche settimana di cassa integrazione nella quale magari potevano dedicarsi a coltivare il loro pezzo di terra e che oggi, invece, controllano ansiosamente la busta paga. Timori infondati? «No, paura concreta», spiega Alfredo Cocorocchio, uno degli operai e delegati della Fiat.

### Addio turno di notte

Il fatto è che Corso Marconi ha annunciato che a Cassino non si farà più il turno di notte. Perché? Perché secondo il piano industriale dell'azienda non si produrrà più a Cassino la Tipo B che avrebbe dovuto sostituire la Tempra. A Cassino si produrrà quindi solo un modello. «Troppo poco - dice Vincenzo Antenucci, un altro delegato - per consentire che la fabbrica continui con questo organico». Ma i mille operai del turno di notte non potrebbero essere impiegati nei due turni giornalieri? Anche

La «paura Fiat» dilaga dal Nord al Basso Lazio Di nuovo una settimana di cassa integrazione E ora non si produrrà più al Sud la «Tipo B» La precarietà ritorna nel lavoro e nel salario Anche i capi non credono più ai vertici

DALLA NOSTRA INVIATA  
RITANNA ARMENI

questo - spiegano - appare irrealistico, gli impianti a Cassino sono fatti in modo tale da rendere impossibile il trasferimento di altri lavoratori. Non c'è lo spazio fisico. D'altronde non è possibile produrre 1400 auto al giorno - tante Corso Marconi dice di volerle sfornare - solo su due turni quando finora ne abbiamo prodotte 1300 in tre. L'ipotesi più probabile è quindi quella che la produzione si riduca ulteriormente. E con la produzione cessa l'occupazione.

Gli operai di Cassino ricordano. Parlano di quello stabilimento così desiderato nel mezzogiorno, aperto

negli anni '70 come fabbrica di assemblaggio per manodopera inesperta che veniva dalle campagne. Che nel 1980 arriva ad impiegare oltre 10.000 persone, che ha subito il primo trauma in quegli anni quando 2800 lavoratori sono andati in cassa integrazione e non sono mai rientrati. Che ha visto ridurre l'occupazione intorno a 6000 unità e che ha creduto alle grandi promesse del 1986. «Quell'anno - racconta un gruppo di delegati - la Fiat ha proposto la grande ristrutturazione. Avremmo avuto lo stabilimento più moderno d'Europa con una tecnologia unica e com-

piessa e con un altissimo costo di gestione. Questi costi ci obbligavano ai tre turni e noi il turno di notte lo abbiamo accettato senza tante storie. Ci abbiamo creduto. E la Fiat ha fatto nel 1988 3000 assunzioni». Ma proprio quei ricordi impauriscono. Se è vero che la fabbrica è così costosa e sofisticata, l'azienda non può permettersi di non utilizzarla a pieno ritmo. Con solo due turni i conti proprio non tornano.

Se gli operai hanno paura, i capi e i quadri Fiat alla paura uniscono la sfiducia. Uno di loro che vuol mantenere l'anonimato racconta: «Il fatto è che neppure noi capiamo molto. Il giorno prima dello sciopero nazionale dei metalmeccanici la Fiat ci ha convocato per dirci che a Cassino non sarebbe cambiato nulla, di stare tranquilli, di dirlo anche agli operai: quello sciopero era inutile. Due giorni dopo è arrivata la notizia: avrebbe tolto il terzo turno. E stata una tegolata».

Al consiglio di fabbrica confermato. Si per i capi è stato proprio un colpo. Tant'è che oggi sono proprio loro - racconta Antonio Tedesco -

ad andare dai delegati operai a chiedere notizie, a cercare di capire. Proprio loro che le notizie le avevano e le diffondevano. Dei vertici, evidentemente, c'è poco da fidarsi. E poi a Torino non hanno licenziato anche gli impiegati?

### La paga dimezzata

Dai capi torniamo agli operai, da uno di loro che fa il turno di notte e che prende proprio per questa fatica quello che a Cassino viene ritenuta «una paga buona». Ma che cosa ne è oggi di quel salario? «Con la cassa integrazione ordinaria prendevamo l'80% del salario. Una settimana al mese all'80% si poteva sopportare. Oggi prendiamo quella straordinaria che è di 1.160.000 lire al mese per tutti i turni, per tutti i livelli. Per me significa perdere ogni mese un sacco di soldi». E allora di fronte a quei soldi in meno i dubbi aumentano, l'incertezza si tocca tutti i mesi con mano, la paura comincia ad avere basi concrete, rappresentata da quella cifra mensile che si è assottigliata. E dai continui annunci di cassa integrazione. L'ultimo quello di ieri.